



Aan Alle Raadsleden  
Van Bart de Jong  
Datum 12 juli 2012  
Onderwerp CROS pilot 3b+ feitenrelaas

Cluster Maatschappelijke en Economische  
Ontwikkeling  
Team Economische Zaken/Luchthavenzaken

**CROS pilot 3b feitenrelaas:**

1974: Ingebruikname Spijkerboorroute  
1991: VINEX locaties worden aangewezen

*Floriande is een VINEX wijk. VINEX staat voor Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra en dit document bevat uitgangspunten voor de bouw van nieuwe woningbouwlocaties voor de periode vanaf 1 januari 1995. Voor een aantal steden werd daarbij de richting aangegeven waar de nieuwe uitbreiding zou kunnen plaatsvinden. VINEX wijken in Haarlemmermeer zijn Stellinghof, Floriande en Getsewoud. Deze locaties zijn mede gekozen, omdat ze buiten de in de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving gedefinieerde "vrijwaringszone" lagen; een afwegingskader met betrekking tot de ruimtelijke inrichting binnen de zone (geen hoge concentratie van mensen om de ruimtelijke ontwikkeling van Schiphol niet te frustreren). De Lden contouren zijn ingevoerd sinds de Schipholwet 2003 en de 20 ke contour als ruimtelijk afwegingskader sinds de Nota Ruimte 2006, waar Floriande overigens als uitleglocatie is aangewezen binnen de 20 ke contour. Wettelijk gezien mocht Floriande gebouwd worden.*

1995: PKB Schiphol wordt vastgesteld  
1996: Aanpassing Spijkerboorroute: verschuiving eerste draaipunt (660 meter naar het zuiden, dus verder van Hoofddorp af en dichterbij Nieuw-Vennep)  
1998: Aanpassing Spijkerboorroute: nogmaals een verschuiving eerste draaipunt (430 meter naar het zuiden, dus verder van Hoofddorp af en dichterbij Nieuw-Vennep)  
2002: Eerste woningen Floriande worden opgeleverd.  
2003: Invoering Schipholwet inclusief vaststellen Lden dB(A) geluidsnormen.  
2006: Nota Ruimte wordt vastgesteld, inclusief formalisering van de 20 ke contour als ruimtelijk afwegingskader.

12-2006: Start Alders tafel  
11-2007: Start experiment CROS pilot 3b.

*CROS pilot 3b betref het gebruik van een vaste bochtstraal op de Spijkerboor-vertrekroute vanaf de Kaagbaan. De route leidt het vliegverkeer tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep door richting het noorden over Hoofddorp Floriande. Het doel van de pilot was te onderzoeken of het gebruik van de vaste bochtstraal zorgt voor een afname van de spreiding van vliegtuigbewegingen op deze route en als gevolg daarvan voor een vermindering van de hinder in Hoofddorp en Nieuw Vennep. Bij het experiment maakten alleen alle KLM Boeing 737 toestellen gebruik van deze techniek.*

11-2008: Verlenging experiment CROS pilot 3b.

*CROS pilot 3b was technisch en operationeel gezien een succes. Ook liet het geluidservaringsonderzoek van Motivaction naar de effecten van de toepassing van de vaste bochtstraal er saldo een positief resultaat zien in de hinderbeleving. In woongebieden waar sprake was van meer geconcentreerd verkeer op kleine afstand van de luchthaven was echter lokaal sprake van een zekere toename van de hinder. Concentreren versus spreiden blijft een moeilijke keuze en vergt daarom een zorgvuldige bestuurlijke afweging. Tegen deze achtergrond heeft – mede op instigatie van de gemeente Haarlemmermeer en de CROS-bewonersvertegenwoordiger van Haarlemmermeer – de CROS in november 2008 besloten om het experiment te verlengen waarbij de eventuele nadelige hindereffecten voor gebieden waar lokaal de geluidbelasting toeneemt, zouden worden afgezet tegen de positieve hindereffecten elders in gebieden waar de geluidbelasting afneemt.*

07-2009: CROS pilot 3b wordt definitief vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit

*Ook na een jaar verlenging concludeerde CROS dat de vaste bochtstraal technisch goed gevlogen kon worden en operationeel een succes was. Onderzoek naar de effecten van de toepassing van de vaste bochtstraal lieten per saldo een positief resultaat zien in de hinderbeleving. Voor wat betreft de hinderbeperking in Haarlemmermeer lag het resultaat van het experiment genuanceerd. De pilot had gunstige effecten voor Nieuw-Vennep en een deel van Hoofddorp. De proef met het vliegen met een vaste bochtstraal leidde echter niet tot een vermindering van overlast van vliegverkeer in de wijk Floriande. Daarom zijn in juli 2009 tijdens de CROS-vergadering door Haarlemmermeer twee voorwaarden genoemd bij de definitieve invoering van de vaste bochtstraal:*

- 1. Voor de lange termijn zet Haarlemmermeer in op verlegging van de Spijkerboorroute*
- 2. Onderzocht moet worden of er - met betrokkenheid van bewoners - optimalisatiemogelijkheden zijn voor een bredere*

*bochtstraal, waardoor ook in Floriande de hinder beperkt kan worden. Dit leidde tot CROS pilot 3b accent.*

02-2010: Start CROS pilot 3b accent: onderzoek naar twee bochtstraal varianten en de mogelijkheid tot bevrozing van CROS pilot 3b. Optimalisatie en bevrozing blijken allebei niet mogelijk.

1. *Zijn alle mogelijkheden van optimalisatie van de uitvliegroute en de huidige vaste bochtstraal benut? (Onderzoek naar twee bochtstraal varianten):*

*Het netto aantal gehinderden in het totale gebied zou toenemen bij beide varianten ten opzichte van de huidige bochtstraal. Binnen Haarlemmermeer zou de hinder richting Nieuw-Vennep, Zwaanshoek en Cruquius verschuiven. Dit is ook geconcludeerd in een klankbordgroep van bewoners (waaronder Floriande) geïnitieerd door de gemeente. Vandaar dat het huidige ontwerp van Pilot 3b als het meest optimaal werd beschouwd.*

2. *Is bevrozing van CROS pilot 3b mogelijk? (dus alleen KLM B737's op de vaste bochtstraal):*

*KLM was alleen met de 737 gestart om de technische uitvoerbaarheid aan te tonen. Gelet op de internationale ontwikkeling en het alleen tijdelijk accepteren van een niet gestandaardiseerd navigatiedata productieproces was bevrozing van de huidige situatie als definitieve oplossing uit operationeel oogpunt niet aanvaardbaar en daardoor niet mogelijk.*

*Gezien het feit dat was vastgesteld dat:*

- *Er geen optimalisatie van de ligging van de vaste bochtstraal mogelijk meer was.*
- *Bevrozing van de huidige pilot 3b operationeel gezien niet aanvaardbaar en dus niet mogelijk was.*
- *Het door partijen onwenselijk werd gevonden om terug te gaan naar de 'oude situatie' van voor de pilot.*
- *Uitbreiding van verkeer dat de vaste bochtstraaltechniek toepast een, naar verwachting, positief effect zal hebben op de hinderbeperking t.o.v. het niet toepassen van deze techniek,*

*heeft CROS geconcludeerd dat het voortzetten van de uitbreiding van de toepassing van de vaste bochtstraal wenselijk was en dus heeft CROS een positief advies uitgebracht aan de staatssecretaris.*

10-2010: Start CROS pilot 3b+.

*In pilot 3b maakten alleen de B737's van de KLM gebruik van de vaste bochtstraal. CROS pilot 3b was na een positieve evaluatie definitief ingevoerd in regelgeving (luchthavenverkeersbesluit). CROS pilot 3b+ was een vervolg hierop, waarin meer toestellen van de KLM en later meer luchtvaartmaatschappijen gebruik zullen gaan maken van deze techniek.*

10-2010: Plaatsing NOMOS meetpunt 47 in Floriande

*Bij de evaluatie vond een analyse van de geregistreerde gegevens van de relevante NOMOS-meetposten in de gemeente Haarlemmermeer plaats. Daarbij was specifiek op verzoek van de gemeente voor CROS pilot 3b+ in de wijk Floriande een tijdelijke (mobiele) NOMOS-meetpost geplaatst. Het doel van de NOMOS meetpost was om inzicht te verkrijgen in de invloed van de vaste bochtstraal op het geluidniveau op de grond. Samengevat vertoonden de meetresultaten geen uitschieters die mogelijk het gevolg van het experiment kunnen zijn.*

09-2011: Positief advies CROS aan Staatssecretaris Atsma omtrent het definitief invoeren van CROS pilot 3b+.

*De gemeente Haarlemmermeer heeft, als lid van de CROS, ingestemd met het advies van CROS om de hinderbeperkende maatregel CROS pilot 3b+ definitief in te voeren omdat de maatregel per saldo een positief effect op de hinderbeperking liet zien, voornamelijk in Hoofddorp (62 minder ernstig gehinderden) en Nieuw-Vennep (219 minder ernstig gehinderden). De gemeente Haarlemmermeer concludeerde dat de effecten van de uitbreiding van de toepassing van de vaste bochtstraaltechniek zorgvuldig gemeten en geëvalueerd waren. Niet alleen door de verschillende onderzoeksrapportages, maar ook door het betrekken van bewoners bij de monitoring en evaluatie van het experiment door middel van het organiseren van klankbordgroepen.*

10-2011: Staatssecretaris Atsma besluit CROS Pilot 3b+ definitief vast te leggen in het LVB.